Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1251**

15. Wahlperiode 24. 06. 2003

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Thomas Dörflinger, Peter Weiß (Emmendingen), Conny Mayer (Baiersbronn), Dr. Wolfgang Schäuble, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Georg Brunnhuber, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Renate Blank, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Dr. Michael Fuchs, Peter Götz, Klaus Hofbauer, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Gero Storjohann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

Planungen der Bahngesellschaften Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz in der „Trinationalen Plattform Basiliensis“

In ihrem im Februar 2003 vorgelegten Memorandum „Trinationale Plattform Basiliensis“ haben die Bahngesellschaften Frankreichs (SNCF/RFF), Deutschlands (Deutsche Bahn AG – DB AG) und der Schweiz (SBB) ihre gemeinsame strategische Gesamtplanung für den Zeitraum 2003 bis 2030 zur Schieneninfrastrukturentwicklung im Bereich Basel zusammengefasst. Hintergrund der Planungen der Bahngesellschaften ist die durch die Studie „Verkehrsführung im Raum Basel“ vom Juni 2002 getroffene Prognose, dass die bestehenden Schienenwege im Raum Basel einem zu erwartenden Zuwachs des Bahnverkehrs in den kommenden Jahrzehnten nicht mehr gewachsen sind. Kernstück der „Bestvariante“ der Studie „Verkehrsführung im Raum Basel“, die in der trinationalen „Plattform Basiliensis“ dargestellt wird und für die die Bahngesellschaften bereits eine Planungsstudie in Auftrag gegeben haben, ist deshalb die Schaffung alternativer Strecken für den Güterverkehr unter Umgehung des Bereiches Basel SBB entlang des Ober- und Hochrheines auf deutscher Seite. Im Zuge des so genannten Bypasses sollen Güterzüge zwischen Frankreich und der Schweiz über die Strecken Mulhouse–Neuenburg–Müllheim (Baden) und Straßburg–Kehl–Appenweier auf die deutsche Rheinseite überführt werden, um dann in Richtung Lötschberg über den Rangierbahnhof Muttenz bzw. östlich von Basel über eine neu zu schaffende Rheinüberquerung zwischen der Hochrheinstrecke der DB AG und der SBB-Linie Pratteln–Stein–Säckingen in Richtung Gotthard weitergeleitet zu werden.

Die drei Bahngesellschaften haben als Ziel vereinbart, die jeweils zuständigen Ministerien der beteiligten Staaten zu veranlassen, ein zwischenstaatliches Abkommen zu schließen, das die auf dieser Stufe zu behandelnden Grundsatzfragen regelt, denen die im Rahmen der „Trinationalen Plattform Basiliensis“ vorgesehenen Lösungen unterfallen.

Vor dem Hintergrund dieser Planungen befürchten die kommunalen Gebietskörperschaften entlang der Bypass-Routen an Ober- und Hochrhein auf deutscher Seite zusätzliche Belastungen durch die Umleitung eines erheblichen Güterverkehrsaufkommens auf die deutschen Streckenabschnitte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung grundsätzlich die Planungen der Bahngesellschaften Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz, wie sie in der „Trinationalen Plattform Basiliensis“ vom Februar 2003 niedergelegt wurden?
2. Inwieweit war die Bundesregierung in die Planungen der Bahngesellschaften eingebunden und in welcher Form hat sie an der Konzipierung und der Bewertung der Planungsvarianten mitgewirkt?
3. Ist die Bundesregierung bereit und in der Lage, die Planungsüberlegungen der Bahngesellschaften durch eigene Initiativen so auf die politische Ebene zu ziehen, dass den verständlichen kommerziellen Interessen der Bahngesellschaften die übergeordneten Kriterien Lebensqualität der Bevölkerung vorangestellt werden können?
4. Welche Informationen hat die Bundesregierung hinsichtlich der zu erwartenden Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens im Großraum Basel bis zum Jahr 2030?
5. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass Prognosen zum Schienenverkehr bis 2012, 2020 oder 2030, wie sie in den Vorplanungen der beteiligten Eisenbahnunternehmen DB AG, SBB und SNCF angestellt werden, nicht sachgerecht sind, nachdem die Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung FE-Nr. 96.578/1999 vom April 2001 keinerlei linienbezogene Prognosen für den Verkehr in die Schweiz enthält?
6. Mit welchen zusätzlichen Güterzugverkehren auf deutscher Seite rechnet die Bundesregierung bis zum Jahr 2030, wenn sie eine Realisierung der strategischen Gesamtplanung, wie in der „Trinationalen Plattform Basiliensis“ dargestellt, zu Grunde legt?
7. Wird nach Einschätzung der Bundesregierung die Kapazität des neu zu bauenden 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn ausreichen, um auch unter Zugrundelegung der Realisierung der strategischen Gesamtplanung in der „Trinationalen Plattform Basiliensis“ den Güterzugverkehr nachts aus den Orten entlang der Bahnlinie heraus zu halten?
8. Ist der Bundesregierung bekannt, dass in Frankreich die Infrastrukturplanung von Regierung und Parlament festgelegt werden und die Beratungen hierüber am 13. Mai begonnen haben und am 3. Juni 2003 im Senat fortgesetzt werden?
9. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass vor dem Hintergrund des in Frage 8 geschilderten Sachverhalts, die in der Plattform Basiliensis vom März 2003 getroffenen Aussagen über zu erwartende Verkehrsströme bei TGV, S-Bahn und Güterverkehr eine reine Spekulation darstellen?
10. Wie verträgt sich nach Meinung der Bundesregierung die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Achim Großmann, in der Fragestunde des Deutschen Bundestages vom 9. April 2003 auf die mündliche Frage 21 des Abgeordneten Peter Weiß (Emmendingen) (Plenarprotokoll 15/39, S. 3205 A), nach der der TGV über die Rheinbrücke Neuenburg fahren solle, mit der Antwort des Ministeriums für Infrastruktur und Transport der französischen Republik auf die Frage des Abgeordneten Armand Jung in der Sitzung der französischen Nationalversammlung vom 11. März 2003, nach der der TGV nicht Straßburg und erst recht nicht Mulhouse erreichen werde?

11. In welcher Form wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die zu erwartenden zusätzlichen Belastungen der Kommunen entlang der Bypass-Strecke am Oberrhein bereits umfassend in das Planfeststellungsverfahren zum Bau des 3. und 4. Gleises einbezogen werden?

12. Aufgrund welcher Erwägung hat die Bundesregierung das Projekt Ausbaustrecke Müllheim–Neuenburg(–Mühlhausen) mit 40 Mio. Euro im Kapitel 7.2.3 des Entwurfs zum Bundesverkehrswegeplan ausgewiesen, obwohl seitens des Landes Baden-Württemberg nur ein Ausbauvolumen von 4 Mio. Euro für den Nahverkehr beantragt worden war?

13. Ist der Ausbau der Strecke Müllheim–Neuenburg(–Mühlhausen) auf zwei Spuren unter Einschluss einer neuen Südkurve bei Müllheim für den grenzüberschreitenden Güterverkehr bereits Bestandteil der Ausbaumaßnahme im Bundesverkehrswegeplanentwurf?

14. Ist der Ausbau der Strecke Appenweier–Kehl(–Straßburg) für den grenzüberschreitenden Güterverkehr bereits Bestandteil der Ausbaumaßnahme im Bundesverkehrswegeplanentwurf?

15. Welche Auswirkungen haben die Planungen der drei Bahngesellschaften nach Ansicht der Bundesregierung auf die güterverkehrliche Nutzung des Schienenstreckenabschnitts der Rheintalbahn zwischen Appenweier und Basel?

16. Aufgrund welcher Erwägungen wurde nach Erkenntnissen der Bundesregierung die Bypass-Lösung über das deutsche Bahnnetz als „Bestvariante“ bei der Planung der künftigen Verkehrsführung im Raum Basel bewertet?

17. Mit welchen zusätzlichen Belastungen der Einwohner der Gemeinden entlang der Bypass-Strecken an Ober- und Hochrhein durch Lärm, Feinstäube und Erschütterungen ist nach Ansicht der Bundesregierung auf der Grundlage der zusätzlichen Güterverkehre zu rechnen?

18. Welche Vorkehrungen beabsichtigt die Bundesregierung hinsichtlich des Schutzes der Einwohner der Gemeinden entlang der Bypass-Strecken an Ober- und Hochrhein vor zusätzlicher Belastung durch Lärm, Feinstäube und Erschütterungen zu treffen?

19. Wie beurteilt die Bundesregierung die Frage möglicher Entschädigungen für Wertverluste von Grundstückseigentümern, die sich aus einer Realisierung des „Schienen-Bypass“ am Hochrhein ergäben, da dort mehrere Wohngebiete unmittelbar tangiert beziehungsweise durchkreuzt würden?

20. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die SBB, Abteilung Infrastruktur Trassenmanagement“, in einer internen Studie aus 2001 unter dem Titel „Kapazität Nord-Süd-Trassenprioritäten“ darstellt, dass durch „geeignete“ und dort im Detail genannte Maßnahmen die erhöhte Kapazität der neuen NEAT-Tunnels, auch ohne den geplanten „Schienen-Bypass“ am Hochrhein ausgefüllt wird?

21. Ist der Bundesregierung der Originalbericht der SBB „Strategische Gesamtplanung Basel – Verkehrsführung im Raum Basel – Schlussbericht vom Juni 2002“ bekannt?

22. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass von dem in Frage 21 genannten Originalbericht durch SBB und DB AG nur eine veränderte Form ins Internet eingestellt wurde und bei der im Internet eingestellten Version der im Original auf Seite 13 enthaltene Absatz, nach dem eine großräumige Umfahrung der Schweiz dem verkehrspolitischen Willen der Schweiz widerspräche, fehlt?

23. Würde die Bundesregierung eine Vorfinanzierung oder eine maßgebliche finanzielle Beteiligung ausländischer (z. B. Schweizer) Verkehrsunternehmen oder des Schweizer Staates für Verkehrsprojekte auf deutschem Hoheitsgebiet in Betracht ziehen und welche Auswirkungen hätte dies auf die Beurteilung des Bypass-Projektes?
24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Realisierungsfähigkeit der Bypass-Planungen als Einzelmaßnahme außerhalb des Bundesverkehrswegeplanes?
25. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über Vorarbeiten zu einem zwischenstaatlichen Abkommen zur Regelung der Grundsatzfragen, denen die im Rahmen der „Trinationalen Plattform Basiliensis“ vorgesehenen Lösungen unterfallen?
26. Wie wird sich die Bundesregierung in den Verhandlungen über ein solches zwischenstaatliches Abkommen positionieren?

Berlin, den 30. Mai 2003

Thomas Dörflinger
Peter Weiß (Emmendingen)
Conny Mayer (Baiersbronn)
Dr. Wolfgang Schäuble
Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Georg Brunnhuber
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Renate Blank
Hubert Deittert
Enak Ferlemann
Dr. Michael Fuchs
Peter Götz
Klaus Hofbauer
Volker Kauder
Norbert Königshofen
Werner Kuhn (Zingst)
Eduard Lintner
Klaus Minkel
Gero Storjohann
Volkmar Uwe Vogel
Gerhard Wächter
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333